

Llevar a cabo grandes cambios en la manera de concebir nuestra ciudad es una labor compleja. Conscientes de esta dificultad, en A Pie recurrimos a iniciativas más pequeñas y localizadas para reclamar mejoras en el entorno del peatón, éstas son las "Micropolíticas". Inauguramos en el presente boletín esta sección en la que trataremos de reflejar las más recientes y darles un seguimiento.

La Casa Encendida acogió por segunda vez un taller de acción peatonal. El taller comenzó con una exposición de algunos principios básicos a tener en cuenta en el diseño del viario desde el punto de vista del peatón.

Posteriormente se realizó una visita a la zona seleccionada. En esta ocasión se eligió actuar sobre la Avda. de Pablo Iglesias, entre el Paseo de S. Francisco y la Avda. de Reina Victoria. Se elaboró un diagnóstico de la zona y se generaron las siguientes propuestas de actuación:

- Creación de un bulevar en el cruce del Paseo de S. Francisco con la Avda de Pablo Iglesias. Este microproyecto planteaba crear un bulevar en forma de T que serviría para crear una amplia zona estancial y conectar varios itinerarios peatonales que hoy no están resueltos.
- Mejora del cruce entre las Avenidas de Pablo Iglesias y Reina Victoria. Aquí se reconfiguraban varios elementos del cruce y se incluía un nuevo cruce de peatones que hoy día no existe.
- Mejora del itinerario peatonal en la Avda de Pablo Iglesias. En este microproyecto se proponía mejorar aspectos como el ancho de acera, incluir cruces y aumentar el arbolado.

Se pueden consultar los microproyectos con detalle en la web de la asociación: [www.asociacionapie.org](http://www.asociacionapie.org), en la pestaña "Campañas y acciones".



El Roto



FUENTE: EL PAÍS

En el próximo boletín...

¿Cómo andan las micropolíticas?  
Madrid, ciudad sedienta

RESEÑA

Entre los libros sobre movilidad que aún faltan por comentar en esta sección hay uno imprescindible, Hacia la reconversión ecológica del transporte en España, del que son autores Alfonso Sanz y Antonio Estevan, a quien está dedicada esta reseña. Hacia la reconversión... fue publicado en 1996 conjuntamente por la editorial La Catarata, el sindicato CCOO y la ONG Bakeaz. Esta última ofrece en su web la versión del libro en pdf (<http://ficheros.bakeaz.org/Catarata-11.pdf>), muy valiosa porque la versión en papel es difícil de encontrar. A pesar de los años que han pasado desde su aparición, el libro sigue vigente en su descripción de cómo nuestra sociedad considera el transporte y sus infraestructuras como bienes en sí mismos, sin reparar en su impacto ambiental a largo plazo. El texto, ameno y riguroso al mismo tiempo, nos mete en las cuentas ambientales del transporte con gran cantidad de datos cuya digestión resulta ardua. Afortunadamente, la conclusión —al menos para los particulares— se resume en una acción: crear cercanía. Cercanía que es también el rasgo que muchos de los que le conocieron mencionan al hablar de Antonio Estevan (Madrid, 1948), ingeniero industrial, urbanista y consultor especializado en movilidad sostenible, energía y agua, pero sobre todo una de las personas más lúcidas y generosas del ecologismo español, cuyo entendimiento abarcaba lo geográfico y lo social, incluyendo naturalmente la economía. Antonio murió en Ondara, Alicante, en septiembre de 2008, después de una vida intensa y una larga enfermedad, pero sigue vivo en iniciativas como esta asociación de viandantes, A Pie, de la que fue socio fundador. Sirva esta nota como homenaje.



# Sobrevivir al petróleo



Ilustración portada: Albert González Aregall

## Plan de vías peatonales y ciclistas de la Comunidad de Madrid (Plan CIMA)

*¿La COMUNIDAD DE MADRID quiere subirse al carro de la movilidad sostenible?*

Todos sabemos lo que supone ir andando o en bicicleta entre dos poblaciones cercanas de la Comunidad de Madrid. Es probable que, excepcionalmente, estuviéramos dispuestos a andar por caminos llenos de barro o polvo, saltar vallas, o cruzar carreteras de 4 carriles a lo salvaje. Pero, ¿quién haría esto a diario?

Esto mismo se debieron de plantear algunos responsables de la Comunidad Autónoma de Madrid (CAM) que, habiendo visto el éxito del Anillo Verde Ciclista, e influidos por algunas visitas a otros países europeos, tomaron nota y quisieron promover algo parecido a nivel regional: una infraestructura para los modos no motorizados que garantizase la comunicación entre los principales núcleos urbanos y las estaciones de transporte público, así como los espacios naturales, recreativos y destinos turísticos de la región. Así surge el Plan de vías peatonales y ciclistas de la CAM, más conocido como Plan CIMA. En él se propusieron dos redes: una de vías peatonales y ciclistas a nivel regional de vocación recreativa y de ocio, y otra a escala metropolitana, que servía también para desplazamientos cotidianos. Además se definieron los requisitos básicos de dicha infraestructura, con

el objeto de garantizar que fuese apta para todo tipo de usuarios, con características similares a las “vías verdes”: pendientes suaves y pavimentos adecuados.

El resultado del trabajo fue un diagnóstico e inventario exhaustivo, y una propuesta de creación o acondicionamiento de más de 1.200 kilómetros de vías peatonales y ciclistas. Además se contemplaban otras medidas complementarias de señalización, concienciación y promoción.

El Plan CIMA fue aprobado definitivamente el 22 de Octubre de 2008, no obstante su futuro es incierto debido a varios factores. Por un lado, su ejecución es compleja y requeriría de esfuerzos transversales dentro de la CAM; además, la Consejería de Deportes, que ha sido la designada como responsable de la ejecución, carece de competencia y experiencia en este tipo de actuaciones. Por otro lado, la recesión económica ha vaciado las arcas regionales, y las inversiones de importancia que se mantienen se dedican a la construcción de carreteras (cierre de la M-50 por ejemplo), en lugar de encaminarse a acciones que favorezcan los modos no motorizados, que no parecen ser prioritarias para el actual gobierno regional.

## VEGETACIÓN Y AHORRO ENERGÉTICO

La vegetación es un elemento esencial para la calidad ambiental de la ciudad, sin embargo, Madrid -nuestra ciudad- carece de una trama verde integrada y no parece que éste sea un tema prioritario para nuestros ediles.

### LA TRAMA VEGETAL

El elemento vegetal en la ciudad es parte sustantiva del urbanismo, no es algo que se añade cuando ya se ha realizado el proyecto arquitectónico. Las distintas tipologías de espacios vegetales como son los patios de manzana ajardinados, las plazas y calles arboladas, los casi desaparecidos bulevares, los parques públicos, los jardines históricos y los espacios verdes naturales de gran escala, no deben ser elementos puntuales en la trama urbana sino que deben estar enlazados entre sí conformando un sistema.

### EL EJE PRADO-RECOLETOS

El Salón del Prado ideado en el siglo XVIII se ha ido desvirtuando a lo largo de sucesivas reformas en las que ha primado agilizar la movilidad del tráfico motorizado. Han caído muchos árboles y las fuentes de Cibeles, Apolo, Neptuno y la glorieta de las Cuatro Fuentes, hitos de su primitiva configuración como jardín son ahora el centro de rotondas de tráfico, pero aún así, todavía hoy constituye un espacio urbano de especial calidad histórico-artística y ambiental.

La reforma prevista contempla el establecimiento de una inmensa explanada peatonal con albero en la zona central por donde actualmente circulan los coches que obligará a los visitantes de una de las concentraciones de museos más importantes del mundo a transitar por un polvoriento secarral durante los meses de verano, la construcción de un mega-aparcamiento que estimulará todavía más el uso del coche privado y una importante eliminación de masa arbórea (691 ejemplares) que supondrá la degradación irreversible de las actuales condiciones ambientales de uno de los pocos ámbitos de verdor que hay en el centro de la ciudad.

## BENEFICIOS AMBIENTALES DE LA VEGETACIÓN

Luisa Roquero

### Regulación de la temperatura

La vegetación es uno de los acondicionados de aire más efectivos. El follaje absorbe parte de la luz solar reduciendo la radiación, amortigua las oscilaciones bruscas de temperatura entre el día y la noche, aumenta la humedad ambiental por la evapotranspiración de los árboles y disminuye la velocidad del viento. Si tenemos en cuenta que el equivalente mecánico de la transpiración de un árbol adulto es el de cinco aparatos de aire acondicionado, habría que apostar por esta manera natural de mejorar las condiciones climáticas de la ciudad.

### Reducción de la contaminación gaseosa

La vegetación purifica la atmósfera aportando oxígeno y humedad al aire que respiramos y eliminando el dióxido de carbono y otros contaminantes. Esta acción captadora de contaminantes gaseosos puede aumentar hasta diez veces cuando las hojas están mojadas, por lo que resultaría muy conveniente un adecuado programa de riego para el arbolado urbano.

### Absorción del polvo atmosférico

La vegetación atrapa las partículas en suspensión del polvo atmosférico a través del entramado de sus ramas y la superficie de las hojas. Las especies de hojas tomentosas -es decir, con vello- son especialmente eficaces para la captación de partículas de menor tamaño que son las más perjudiciales para la salud.

### Amortiguación de ruidos y relajación psicológica

Además la vegetación produce otros beneficios inestimables como son la amortiguación de ruidos y la relajación psicológica. La vegetación integrada en el paisaje urbano tiene una función terapéutica, permite el saludable ejercicio del paseo, estimula los sentidos y cubre las necesidades de encuentro con la naturaleza.

### El arbolado de sombra

Las alineaciones arbóreas mono-específicas y del tamaño adecuado a la sección de calle construyen inestimables túneles de verdor en el viario urbano.

El arbolado de sombra tiene unas características muy definidas: tiene que tener el tronco recto, la cruz -es decir, el encuentro del tronco con las ramas- a 2.5m del suelo para evitar que las ramas bajas produzcan percances, la copa ha de ser de forma globosa para ofrecer el parasol de su ramaje abierto y deben ser especies caducifolias que permitan el asoleamiento en invierno y proporcionen umbría en verano.

Especies idóneas para calles amplias como el eje Prado-Recoletos son los plátanos (*Platanus x hispanica*), las falsas acacias (*Robinia pseudoacacia* y *Sophora japonica*), los arces (*Acer platanoides* y *Acer pseudo-platanus*), los almecec (*Celtis australis*), los nogales de nueces aladas (*Pterocarya fraxinifolia*), los robles (*Quercus robur*) y los tilos (*Tilia platyphyllos* y *Tilia tomentosa*).

## Caminando hacia el fin del petróleo

Vicente Torres

Profesor de Urbanismo Universidad Politécnica de Valencia

La presente crisis ha reducido algo el consumo de petróleo, e incluso ha abaratado (temporalmente) el precio de la gasolina. Se ha dejado de hablar del “pico del petróleo”, la evidencia de que las reservas de hidrocarburos van a menos en relación al consumo. La crisis energética aparecía relativamente próxima (en el lapso de vida de las presentes generaciones), y se estaba generalizando la preocupación por afrontarla o prevenirla.

Bien es verdad que no todo el mundo encara el problema de la misma manera. Hemos vivido el breve espejismo de los biocombustibles, que la crisis alimentaria mexicana (consecuencia en parte de las subvenciones del gobierno Bush para obtener etanol del maíz estadounidense) se ha encargado de desenmascarar. Y ahora aparece otra nueva promesa, el coche eléctrico, pero sus baterías se cargan con electricidad producida en centrales que, sean del tipo que sean, suelen requerir grandes cantidades de energía para su construcción y funcionamiento, y emiten gases de efecto invernadero.

A largo plazo, la industria automovilística propone otras dudosas alternativas, como el hidrógeno, pero las pilas de combustible tampoco son una “fuente de energía”, sino una forma de almacenamiento de energía. Al final tenemos que buscar las fuentes de energía primaria que ya conocemos: las destinadas fundamentalmente a la producción de electricidad: las térmicas de carbón, fuel o gas, las nucleares, y las renovables. Y la capacidad de todas ellas tiene un límite.

Empresas, políticos y medios de comunicación se niegan a aceptar que las supuestas alternativas energéticas para la movilidad no están al alcance de las actuales generaciones. Abogados al fin del petróleo y los combustibles fósiles, nuestra reacción es trivializar el problema (la ya comentada búsqueda de “fuentes de energía” alternativas), o sencillamente ignorarlo. Los diferentes Gobiernos (central, autonómicos o locales) continúan programando y ejecutando unos monstruosos planes de infraestructuras para incrementar aún más la oferta de viario (uno de los elementos determinantes de la dependencia del automóvil). Si la planificación se cumple, se duplicará para

2020 la red de autovías y autopistas, cuando la ya existente nos coloca a la cabeza de Europa. En ese proceso, los cuerpos técnicos siguen justificando la necesidad de nuevas obras, con unas previsiones disparatadas de crecimiento del tráfico. Aquí no pasa nada.

Sería más realista otro tipo de reflexión. Vale, reconocemos que tenemos una adicción al petróleo barato, y asumimos que sus consecuencias han sido graves: explosión del parque de automóviles y de los kilómetros recorridos, y por lo tanto mala calidad del aire, cambio climático, ruido, obesidad, accidentes... Contrariamente a otras drogas o adicciones, nos resulta imposible socialmente prescindir de golpe de “tomar coche”, pasar un período más o menos largo de síndrome de abstinencia, y rehabilitarnos. Ojo, hablamos del conjunto de la sociedad. Esta desconexión siempre resulta posible y deseable a escala individual. Aceptemos que socialmente es más difícil, que seguramente nos “moriríamos” de hambre (“comemos” petróleo incorporado al ciclo de los alimentos, en forma de maquinaria, abonos, pesticidas, transporte a larga distancia...), y ya no sabemos movernos autónomamente. De acuerdo, no podemos desintoxicarnos socialmente de golpe, pero tampoco tenemos por qué aceptar la adicción hasta morir de sobredosis.

Se impone, por tanto, iniciar un proceso de transición desde la actual sociedad, intensiva en petróleo y en transporte (en su economía, su producción de alimentos, su urbanismo y sus hábitos de vida), hacia una cultura de la proximidad y la autonomía humana. Y cuanto más clara, rápida y decidida sea esa transición, mejor nos irá. Hace ya algunas décadas que diversas ciudades e incluso gobiernos europeos han optado por esta línea de trabajo, sin duda con limitaciones y contradicciones, pero demostrando que ello es posible. Por ejemplo, las ciudades danesas, alemanas, holandesas... que ponen en marcha unas tupidas redes de transporte colectivo o de vías ciclistas, al tiempo que cierran los centros urbanos, e incluso los barrios, al tráfico. Los gobiernos (como el holandés, británico, sueco...) que incorporan los desplazamientos no motorizados en sus planes nacionales de transporte, y se

marcan objetivos de incrementar significativamente su importancia, al tiempo que intentan reducir los desplazamientos en automóvil.

¿Estamos hablando de una penalización, una carga, una imposición?. No, vivir con menos coches es más sano, más divertido y más barato. Y no nos olvidemos que la alternativa es mucho más dolorosa: tener que hacer ese desenganche del petróleo de forma traumática, ineficaz y violenta. Quizás nosotros (los países ricos) tengamos petróleo para rato. Esto es algo que no siempre se explicita, cuando hablamos del “fin del petróleo”. Conforme el petróleo sea más escaso, será más caro. Muchos países pobres, e incluso muchos sectores sociales de los países más ricos, ya no podrán comprarlo, mientras que otros seguramente lo haremos aunque sea a precio de heroína. Si hay que hacerse con la dosis, haremos lo que haga falta. Evidentemente, el escenario no sólo es injusto e insolidario, sino también explosivo y propenso a tremendos conflictos internacionales y sociales. El gobierno Bush quería anticiparse a esta situación asegurándose el control militar de las principales reservas, con el resultado catastrófico y desestabilizador que ya conocemos.

Afrontar el fin de la era del petróleo puede y debe hacerse de otra manera: creando las condiciones para reducir progresivamente nuestra dependencia del petróleo, creando proximidad, agricultura ecológica, industria limpia... y redes de transporte no motorizado, así como de transporte colectivo. Los países o ciudades que lo hagan antes, estarán sin duda mejor preparados para afrontar la sociedad del petróleo caro. Y se aliviarán de una enorme carga financiera. España es uno de los países europeos más dependientes del petróleo, y lo ha estado pagando en mayor inflación y menor competitividad. Y no olvidemos que, cambie o no cambie a tiempo la sociedad, cada uno de nosotros puede ir cambiando ya sus hábitos personales.

Aprender a vivir sin coche, volver a caminar, se convierte así no sólo en un acto político, una iniciativa de resistencia a los poderes del petróleo, sino en una forma de adaptación y supervivencia personal.